VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 198)
z dnia 6 czerwca 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 198)

6 czerwca 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– Informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli przekazywania dworców kolejowych jednostkom samorządu terytorialnego w celu ich przebudowy lub remontu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Mieczysław Łuczak** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli, **Wiesław Motyka** dyrektor Delegatury NIK w Rzeszowie wraz ze współpracownikami, **Tomasz Buczyński** dyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Radosław Pacewicz** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami oraz **Adrian Furgalski** Zespół Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu. Witam państwa posłów na kolejnym w dniu dzisiejszym posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury.

Minęła godz. 13.00. Proszę państwa, porządek dzienny obejmuje rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli przekazywania dworców kolejowych jednostkom samorządu terytorialnego w celu ich przebudowy lub remontu.

Informację przedstawi przedstawiciel NIK. Na posiedzeniu obecny jest pan wiceprezes Mieczysław Łuczak wraz z zespołem – w większości z Rzeszowa, których witam bardzo serdecznie.

Witam pana Tomasza Buczyńskiego – dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami. Obecny jest pan Radosław Pacewicz – wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, którego również serdecznie witam.

Oddaję głos panu wiceprezesowi Łuczakowi z prośbą o wprowadzenie do tematu.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Mieczysław Łuczak:

Panie i panowie posłowie, panowie ministrowie, szanowni państwo, kontrolę w zakresie przekazywania dworców kolejowych jednostkom samorządu terytorialnego (jst) w celu ich przebudowy lub remontu przeprowadziliśmy z własnej inicjatywy.

Dlaczego podjęliśmy tę kontrolę? Znaczna część majątku państwowego, będącego w zarządzie PKP S.A. stała się zbędna dla potrzeb tej spółki, zwłaszcza budynki dworców kolejowych wraz z obiektami towarzyszącymi.

Na koniec 2013 r. PKP S.A. zarządzała 2397 dworcami, a do obsługi pasażerów wykorzystywała zaledwie 625 (26,1%). Ustawa o restrukturyzacji PKP umożliwiła przekazywanie jst zbędnego dla PKP S.A., a atrakcyjnego dla jst majątku w kilku trybach.

Jaki był zakres kontroli? Jakie były pytania? Czy przekazywanie dworców kolejowych jst było ekonomicznie uzasadnione i dokonane zgodnie z przepisami prawa? W szczególności, czy doboru dworców kolejowych przekazanych samorządom dokonano w sposób racjonalny i ekonomicznie uzasadniony? Czy przekazanie odbyło się z zachowaniem przewidzianych prawem warunków oraz czy PKP S.A. i jednostki samorządu terytorialnego wykonywały przyjęte zobowiązania wynikające z warunków przejęcia dworców, w szczególności czy utrzymana została funkcja kolejowa dworców?

Okres objęty kontrolą obejmował lata 2013 – 2016.

Czynności kontrolne prowadziliśmy od 10 kwietnia do 28 lipca 2017 r.

Zakres kontroli obejmował: dworce pozostające w zarządzie PKP S.A., dworce zbyte w okresie objętym kontrolą na rzecz jst, stan techniczny nieużytkowanych dworców oraz, czy dworce stanowiły atrakcyjną dla samorządów ofertę oraz zagospodarowanie dworców po przejęciu od PKP.

Kogo kontrolowaliśmy? PKP S.A. Centrala, Oddziały Gospodarowania Nieruchomościami PKP S.A. w Krakowie, Poznaniu i we Wrocławiu, 13 jednostek samorządu terytorialnego na terenie województw: dolnośląskiego, podkarpackiego, wielkopolskiego i zachodniopomorskiego.

Szanowni państwo, żeby nie przedłużać, bo jak dalej będę robił tak obszerny wstęp, to będziemy się powtarzać w pewnych kwestiach. Proszę pana przewodniczącego o możliwość zabrania głosu i przedstawienia raportu NIK przez pana dyrektora Wiesława Motykę – dyrektora Delegatury NIK w Rzeszowie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo panie dyrektorze. Oddaję panu głos i proszę o skondensowaną informację. Materiał mamy i każdy może go sobie przeczytać.

Dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Rzeszowie Wiesław Motyka:

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, w imieniu pracowników Najwyższej Izby Kontroli, a w szczególności Delegatury w Rzeszowie, bardzo dziękuję za wykazane przez państwa posłów zainteresowanie wynikami kontroli przeprowadzonej przez Delegaturę NIK w Rzeszowie. Towarzyszą mi pomysłodawcy tej kontroli, a także autorzy „Informacji", nad którą Wysoka Komisja debatuje – doradca pan Andrzej Trojanowski i główny specjalista pan Roman Chrząszcz. Jesteśmy gotowi udzielić odpowiedzi na ewentualne państwa pytania.

W uzupełnieniu tego co pan prezes zechciał powiedzieć w słowie wstępnym chciałbym państwa posłów zainteresować tym slajdem prezentacji. Slajd pokazuje powody, dla których przeprowadzono kontrolę. Otóż, chcieliśmy sprawdzić jak Polskie Koleje Państwowe wykorzystały możliwość stworzoną przez ustawę o restrukturyzacji PKP, a także, czy i w jaki sposób jednostki samorządu terytorialnego, które przejęły dworce od PKP wywiązały się ze zobowiązań umownych zawartych między nimi a PKP.

Na kolejnym slajdzie w trzech kolumnach, poczynając od lewej strony, zaprezentowano informację o tym, jak wyglądała liczba przekazanych dworców w latach 2002-2012. W następnej kolumnie w latach 2013-2016, a po prawej stronie znajduje się kolumna (ciągle wysoka) mówiąca o liczbie dworców nadal będących w zarządzie PKP S.A., które jednocześnie wyłączone są z obsługi podróżnych, czyli mieszczące się w ponad 70% dworców stanowiących majątek Skarbu Państwa w zarządzie PKP.

Pan prezes już wspominał o przedmiocie kontroli, więc pomijam te kwestie. Była również mowa o kontrolowanych podmiotach. Dodam tylko, że dobór kontrolowanych jst był celowy. Szukaliśmy takich jednostek samorządu terytorialnego, które przejęły dworce i nimi zarządzały. Chcieliśmy sprawdzić jak jst wywiązywały się z przyjętych zobowiązań.

Na kolejnych slajdach pokazano gminy w poszczególnych województwach, które podlegały naszej kontroli oraz co skontrolowaliśmy. Kolorowymi kółeczkami zaznaczono stan zagospodarowania dworców.

Tak jak pan prezes wspominał, niepokojący był stan, potwierdzony kontrolą, w którym ponad 73% obiektów dworcowych będących w zarządzie PKP nie było wykorzystywanych do obsługi pasażerskiego transportu kolejowego. Stan, po przekazaniu dworców jst niewiele się zmienił. Na koniec 2016 r. tylko 29% dworców wykorzystywano do obsługi transportu kolejowego.

Kolejny slajd pokazuje grafikę stwierdzonego przez nas stanu. Nie wszystkie dworce wyłączone z użytkowania stanowiły ofertę dla jst. Jak państwo posłowie widzą po lewej stronie znaczna część okręgu, czyli ponad 500 dworców, to obiekty zaoferowane jst przez PKP, które nie spotkały się z ich zainteresowaniem. Za chwilę powiem o przyczynach.

Część dworców posiadała nieuregulowany stan prawny. Kolejną grupę stanowią dworce zlikwidowane, zaś część dworców przeznaczono do sprzedaży komercyjnej w celu uzyskania konkretnych środków finansowych,

Stwierdziliśmy, że ze strony PKP procedura dobierania dworców, które podlegały przekazaniu jst odbywała się zgodnie z przyjętymi wytycznymi i przepisami ustawy. Dobór był ekonomicznie uzasadniony i poprzedzany analizami uwarunkowań związanych z ich utrzymaniem, czyli generalnie PKP kierowała do przekazania dworce, wobec których nie miała planów wykorzystania w celach stricte pasażerskich, a dodatkowo, dworce stanowiły zbędne obciążenie i generowały duże koszty utrzymania.

Najczęściej w trybie przekazywania obiektów dworcowych stosowano przepisy art. 39 ust. 3 ustawy o restrukturyzacji PKP, tj. na zadania własne jst w dziedzinie transportu.

Prowadząc kontrole w gminach, które przejęły obiekty dworcowe stwierdziliśmy, że warunek określony w tym przepisie, tj. wykorzystanie dworca na cele stricte transportowe generalnie zniechęcał jst do przejmowania mienia, ponieważ samorządy miały zdecydowanie inne pomysły na wykorzystanie obiektów dworcowych, które często zlokalizowane są w centrach miast lub miejscowości stanowiących stolicę gminy. Położenie dworców było atrakcyjne, ale warunek utrzymania funkcji transportowej zniechęcał samorządy, które chciały je zagospodarować w inny sposób.

Proszę państwa, kontroli poddaliśmy 23 obiekty dworcowe, które zostały przekazane samorządom na podstawie ustawy o restrukturyzacji PKP.

Na symbolicznym semaforze kolejowym pokazujemy, że zaledwie 7 dworców, spośród 23 poddanych szczegółowej kontroli, zostało zagospodarowane zgodnie z celem określonym w umowie miedzy PKP a samorządem.

Co do 10 dworców nasi kontrolerzy po wnikliwych badaniach uznali, że podjęto działania, które powinny doprowadzić do sytuacji, w której możemy uznać, że w najbliższym czasie zostaną zagospodarowane zgodnie z zakładanym celem.

W odniesieniu do 6 obiektów dworcowych stwierdzono, że mimo upływu kilku lat od ich przejęcia nie zostały zagospodarowane zgodnie z zakładanym celem. Ba, nawet znaleźliśmy jeden przypadek, w którym samorząd terytorialny po przejęciu dworca od PKP odsprzedał obiekt osobie trzeciej.

Pokazuję jedno ze zdjęć, które kilkakrotnie prezentujemy w naszej „Informacji". Na zdjęciu pokazano sposób zagospodarowania dworca kolejowego w Barlinku. Niewątpliwie można na nim dostrzec cele transportowe, tyle że w tym miejscu prosperuje zakład wulkanizacyjny, co nie ma żadnego związku z publicznym transportem kolejowym, do czego zobowiązała się gmina przejmując ten obiekt.

W 2011 r. w ustawie o restrukturyzacji PKP pojawił się przepis art. 18d, który jednocześnie pozwalał na zabezpieczenie interesów PKP, tj. przynajmniej częściowe zachowanie funkcji transportowej w postaci np. poczekalni lub biletomatów, a przy tym dawał jst wolną rękę co do możliwości dowolnego na zgodny z przyjętymi strategiami przez samorząd, cel przeznaczenia tego obiektu. Niestety, ale w nowelizacji ustawy (w art. 18d) zawarto warunek, że tryb przekazania może być odpłatny. W trakcie naszej kontroli nie znaleźliśmy ani jednego przypadku, w którym PKP mogłoby z tego trybu skorzystać – przede wszystkim z powodu braku zainteresowania jst przejęciem obiektów dworcowych w odpłatnym trybie.

Prowadząc kontrolę kontrolerzy trafili na 3 przypadki bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia lub zdrowia ludzkiego – spowodowane stanem dworców kolejowych. W tych przypadkach podjęliśmy przewidziane ustawą działania zabezpieczające. W jednym przypadku zakończyło się to decyzją administracyjną, w której Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego zobowiązał wójta gminy do naprawy elementów konstrukcyjnych budynku, który groził zawaleniem.

Jakie to były przypadki państwo posłowie mogą obejrzeć na zdjęciach. Na jednym z nich pokazano dworce przejęty przez samorząd. Widać na nim stan techniczny i brak pomysłu na jego zagospodarowanie. Po prostu, obiekt stał i godnie niszczał – nieogrodzony i niezabezpieczony teren.

Kolejne zdjęcie – jeszcze jeden przykład stanu budynku dworca kolejowego przejętego przez gminę i niezagospodarowanego. Dodam, że jest to jeden z 6 dworców, o których mówiłem wcześniej, a które wykazaliśmy w naszej kontroli.

Generalnie, tak jak pan prezes Łuczak wspomniał na początku, w ogólnej ocenie pokazaliśmy, że PKP S.A. przekazując dworce kolejowe na rzecz jst postępowała zgodnie z przyjętymi zasadami i trybami, które były określone w ustawie o restrukturyzacji PKP, a także z trybem wewnętrznym PKP.

Dobór dworców przeprowadzany był rzetelnie i w każdym przypadku gospodarczo uzasadniony.

Stwierdziliśmy jednak pewien mankament. Ustawa o restrukturyzacji nakazuje, aby PKP S.A. występowała do ministra właściwego do spraw transportu o uzyskanie zgody na zbycie nieruchomości w przypadku, gdy wartość nieruchomości przekracza równowartość kwoty 50 tys. euro. W 26 kontrolowanych dworcach znaleźliśmy 3 przypadki, w których PKP S.A. o taką zgodę nie wystąpiła. Zaraz państwu powiem dlaczego.

Tak jak wspomniałem, nie wszystkie dworce i obiekty dworcowe zostały właściwie zagospodarowane. W jednym przypadku stwierdziliśmy, że mienie, które przejęła gmina zostało sprzedane osobie fizycznej, co było niezgodne z warunkami określonymi w przepisie art. 39 ust. 3 ustawy i treścią zawartej umowy między PKP a samorządem.

W ramach wniosków skierowaliśmy wniosek do PKP S.A. o podjęcie działań każdorazowo zapewniających uzyskanie zgody właściwego ministra w przypadkach, gdy wartość przekazywanego mienia przekracza 50 tys. euro.

Skierowaliśmy również wnioski do samorządu terytorialnego, które powinny podjąć działania zapewniające wykorzystanie mienia przejętego od PKP S.A. w trybie art. 39 ust. 3 ustawy o restrukturyzacji PKP, na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi, służącymi wykonywaniu ich zadań własnych w dziedzinie transportu oraz o bieżące prowadzenie „książek obiektów budowlanych" dla obiektów przejętych od PKP S.A. oraz przeprowadzanie okresowych kontroli stanu technicznego tych obiektów, wymaganych przepisami ustawy Prawo budowlane.

Sformułowaliśmy wnioski *de lege ferenda* – o zmianę przepisów prawa. Art. 39 ust. 3 ustawy o restrukturyzacji PKP stanowi, że mienie tej spółki może być przekazane nieodpłatnie (w drodze umowy) na własność jednostkom samorządu terytorialnego na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych tych jednostek w dziedzinie transportu. W naszej ocenie, bazując na ustaleniach kontroli, a także opinii samorządowców i PKP S.A., złagodzenie tego przepisu i ograniczenia niewątpliwie wpłynęłoby na znaczniejsze ożywienie zainteresowania samorządu terytorialnego obiektami dworcowymi i lepsze wykorzystanie zbędnego mienia PKP, które mogłoby służyć innym celom. Chodzi nam o możliwość swobodniejszego wyboru celu przez samorząd terytorialny, który chciałby zagospodarować zbędne i niszczejące obiekty dworcowe.

Oczywiście nie wyklucza to zabezpieczenia potrzeb PKP S.A. poprzez odpowiednie zapisy w umowach.

Proszę państwa, uznaliśmy że zapisany w ustawie warunek jest nazbyt rygorystyczny, ponieważ generalnie gminy i powiaty nie zajmują się (taka jest praktyka i rzeczywistość) zaspokajaniem potrzeb mieszkańców w zakresie transportu przy pomocy infrastruktury kolejowej – tylko jednostkowe przypadki. W związku z tym nasz postulat, o którym mówiłem.

Dam państwu przykład z terenu województwa podkarpackiego – gmina Olszanica. Budynek dworca w Uhercach Mineralnych gmina wydzierżawiła przedsiębiorcy, który uruchomił bardzo atrakcyjną turystycznie ofertę pt. „Bieszczadzkie Drezyny Rowerowe". Na szlaku kolejowym funkcjonują drezyny kolejowe, a w budynku byłego dworca w Uhercach Mineralnych przedsiębiorca ulokował kasy biletowe do drezyn i poczekalnię dla turystów.

Niestety, ale bazując na opiniach prawnych i czytając brzmienie przepisu art. 39 ust. 3 ustawy o restrukturyzacji PKP nie mogliśmy uznać, że budynek dworca w Uhercach Mineralnych został wykorzystany na cele stricte określone w tym przepisie.

Tym przypadkiem pokazujemy pewien paradoks miedzy kreatywnością gminy i wyjściem naprzeciw zapotrzebowaniu turystów a bardzo rygorystycznie brzmiącym przepisem, który trochę hamuje inicjatywę samorządowców.

Ponadto wnosimy o zmianę przepisu art. 18 ust. 2 ustawy o restrukturyzacji PKP – tam gdzie jest mowa o 50 tys. euro. W jednym z przykładów zawartych w „Informacji" pokazujemy, że w momencie, w którym gmina wykazywała zainteresowanie określonym budynkiem dworca jego wartość nie sięgała kwoty 50 tys. euro, w momencie zawierania umowy sprzedaży nieco przekraczała wartość 50 tys. euro, a w momencie faktycznego przejmowania dworca jego wartość ponownie była poniżej 50 tys. euro. Stąd problem z interpretacją i niepewnością obrotu, skłaniającą w niektórych przypadkach do obejścia obowiązku występowania do właściwego ministra o zgodę na sprzedaż. W „Informacji" pokazujemy ten przykład. Proponujemy, aby wzorem innych ustaw tę kwotę określić w PLN. Będzie to bardziej stabilne niż zmieniający się kurs euro.

Postawiliśmy 24 wnioski pokontrolne. Według stanu na dzisiaj 14 z nich już zrealizowano, 8 wniosków przyjęto do realizacji, a 2 wnioski nie zrealizowano.

Bardzo serdecznie dziękuję państwu posłom za uwagę. Jesteśmy do państwa dyspozycji. Będziemy odpowiadać na ewentualne pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo panie dyrektorze. Bardzo proszę, otwieram dyskusję. Jeżeli są pytania, bardzo proszę. Proszę bardzo, pan poseł Piontkowski.

Poseł Dariusz Piontkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Mam spostrzeżenia nie tyle do wyników kontroli, co do samego procesu. Jestem z województwa podlaskiego. PKP S.A. przekazała samorządowi dworzec kolejowy w Łapach. Łapy to kilkunastotysięczne miasteczko położone wzdłuż linii kolejowej E75, która jest częścią Rail Baltica. Wydaje się, że zbywanie dworca przy takiej linii kolejowej na rzecz samorządu terytorialnego jako zbędnego elementu mienia Grupy PKP jest co najmniej nieporozumieniem. Efekt jest taki jak w większości samorządów. Samorząd nie zdobył środków na przebudowę i remont tego dworca. Dworzec nadal niszczeje.

Powstaje pytanie kierowane przede wszystkim do Ministerstwa Infrastruktury, czy nie powinna być przeprowadzona kontrola przekazanego mienia i sprawdzenie, czy dworce, które zostały przekazane nie są dzisiaj potrzebne PKP. Jesteśmy w trakcie modernizacji Rail Baltica, a nawet budowy niektórych odcinków. W związku z tym dworzec kolejowy w kilkunastotysięcznym miasteczku obsługujący nawet kilkadziesiąt tysięcy osób wydaje się być dworcem potrzebnym dla realizacji przewozów pasażerskich. Budynek nie będzie wyremontowany siłami samorządu. Czy nie warto skorygować pewnych decyzji podjętych w latach poprzednich i doprowadzić do tego, żeby niektóre dworce wróciły w ręce PKP? PKP S.A. mając środki finansowe (głównie z UE) może wykonać remonty dworców.

Idę dalej, bo widzę, że PKP na tej linii (E75) zamierza wyremontować dworce w bardzo niewielkich miejscowościach, w których ruch pasażerski jest na minimalnym poziomie. Są to sąsiednie gminy – dworce obsługujące kilku lub kilkunastu pasażerów. Tam PKP S.A. będzie wydawało pieniądze, natomiast w przypadku takich miejscowości jak Łapy (dotyczy to również 2 innych miejscowości w regionie) PKP nie jest formalnie właścicielem dworca i w związku z tym budynek dworcowy niszczeje. Czy ministerstwo ma zamiar przyjrzeć się procesowi, o którym w tej chwili rozmawiamy i dokonać korekt? Czy nie warto porozmawiać ze spółkami PKP o odwróceniu decyzji sprzed kilku lat? Dla dobra pasażerów i spójności całego systemu transportowego w Polsce. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo panie pośle. Czy są uwagi? Materiał został przedstawiony bardzo syntetycznie i wyraziście.

Na pewno temat jest bardzo nośny, ponieważ w wielu miejscach w Polsce dworce stanowią pewną wartość historyczną.

Rzeczywiście był moment, gdy zamykano tzw. drugorzędne linie kolejowe, ale z drugiej strony obserwujemy przywracanie zamkniętych i budowę nowych połączeń kolejowych.

Być może należy dać więcej czasu samorządom na połączenie własnych celów z funkcjami, które dworce kiedyś pełniły. Myślę, że to nastąpi, gdyż będzie przyrost lokalnych

połączeń kolejowych. Grupa Przewozy Regionalne, czy spółka Przewozy Regionalne zaczynają coraz mocniej wchodzić w lokalne przewozy.

Poza tym mamy w Polsce bardzo dużo inwestycji kolejowych. Prawie 68 mld zł w tej perspektywie finansowej da taki efekt, że prędkość na torach i infrastruktura kolejowa bardzo się poprawią, o ile wszystkie inwestycje zostaną zrealizowane.

Pan Furgalski się zgłaszał. Proszę bardzo.

Zespół Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. Adrian Furgalski:

Dziękuję. Panie przewodniczący, jeżeli można trochę szerzej niż tylko w kwestii raportu. Mam pytania i dwie kwestie do ministerstwa. Wydaje się, że częste są przypadki, gdy dworzec stoi pusty i niszczeje. Nikt dworca nie chce przejąć z uwagi na to, że jest to dworzec zabytkowy. Przejęcie takiego dworca i próba jego modernizacji oznacza tysiące problemów. Czy zależy to od miejsca w kraju i konkretnej osoby, która sprawuje nadzór konserwatorski, czy wymagałoby to zmian w prawie? Przykładem takiego obiektu był chociażby Wrocław wyremontowany przed Euro. Wcześniej jednak długo stał pusty, jeżeli chodzi o wynajem powierzchni handlowych, bo konserwator nie zgadzał się na montaż rozmaitych instalacji. Cały czas piętrzył problemy.

Druga sprawa dotyczy powrotu do pomysłu z 2010 r. Wtedy spółka Dworzec Polski chciała zaproponować opłaty dla przewoźników za korzystanie z dworców. W skali kraju miała być to kwota ok. 135 mln złotych.

W tym zakresie były różnice, bo ministerstwo liczyło, że wpłynie to na cenę biletu na poziomie ok. 8-10 gr., a przewoźnicy twierdzili, że będzie to ok. 3 zł. W tej chwili ten temat wrócił.

Nie zgadzam się z przewoźnikami, że nie ma podstaw prawnych, bo po nowelizacji ustawy o transporcie z 2016 r. taka podstawa jest. Powstaje jednak pytanie, czy jest to najlepszy moment na wprowadzanie opłat. Od początku 2018 r. widać, że wzrostowy trend został chwilowo zatrzymany na skutek modernizacji kolei. Dla przewoźników samorządowych oraz państwowych, jak choćby Przewozy Regionalne, które dopiero przed chwilą zostały wyprowadzone na prostą może być to spory koszt. Czy przeprowadzono analizę wpływu wprowadzenia opłaty na popyt usług przewozowych transportem kolejowym, który od początku roku spada? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pan dyrektor Buczyński.

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Tomasz Buczyński:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, odpowiadając na pytanie pana posła, który podał casus dworca Łapy jako szlagierowego przykładu czegoś, co dzisiaj nie do końca wydaje się najlepsze, chciałbym powiedzieć, że analizujemy inwestycje dworcowe i realizujemy inwestycję linową.

Mamy casus dworca, który nadal nie jest odnowiony. Problem jest znany zarówno w resorcie, jak i w PKP S.A. Spółka jest w tej chwili na etapie analiz związanych z kontekstem inwestycyjnym na tym dworcu. Natomiast nie możemy się jeszcze wypowiedzieć co do podjęcia ostatecznej decyzji w sprawie kierunku działań odnośnie do tego dworca.

Mówiąc o odwróceniu decyzji lub kontroli obserwujemy problem z realizacją ustawy, która obowiązuje już jakiś czas i być może istnieje konieczność przeprowadzenia dyskusji na ten temat, także w kontekście likwidowanej infrastruktury (skąd problem jest podnoszony). To nie jest tylko problem linii kolejowych, ale także budynków znajdujących się przy liniach.

Problem jest dosyć skomplikowany i wielowątkowy, poczynając od kwestii związanych z ustawą, a kończąc na kwestiach fiskalnych i bieżącej płynności finansowej PKP S.A. itd.

Pan Furgalski pytał o kwestie związane z konserwatorem zabytków. Istnieje szeroki wachlarz problemów z konserwatorem zabytków przy inwestycjach dworcowych, co powoduje, że inwestycja staje się bardzo skomplikowana. Obserwujemy ten problem. Ponadto jest to kwestia zagospodarowania dworca.

Modernizowanie dworców realizowane jest ze środków publicznych i nie jest to tylko kwestia konserwatora zabytków. Jest to dodatkowy element, który wpływa na możliwość wykorzystania dworców w należyty sposób.

Trzeba pamiętać, że pewne niewykorzystanie komercyjne dworców przez PKP S.A. powoduje błędne koło. Nie ma środków na bieżące utrzymanie dworców, bo nie ma wpływów.

Ten problem analizujemy. Nie chce powiedzieć dzisiaj za dużo, więc ograniczę się do stwierdzenia, że problem widzimy, analizujemy i szukamy rozwiązań. Rysują się pewne możliwości. Występują również pewne ograniczenia.

Jeśli chodzi o opłatę dworcową dla przewoźników, nie jest to opłata dworcowa jak powiedziano. Jest to opłata za dostęp do infrastruktury usługowej. PKP S.A. opracowała propozycję cennika. Jest to uzgadniane z Urzędem Transportu Kolejowego. W tym zakresie przewidziano procedurę określoną przepisami prawa.

Padło pytanie, czy to właściwy moment na wprowadzanie opłaty. Na temat infrastruktury (nie tylko dworcowej) pojawiają się skrajne głosy w dyskusji publicznej, tj. od głosów, że opłaty należy wprowadzać natychmiast do głosów, że powinno nastąpić zwolnienie. Widzimy w tym pewien problem, bo zwolnienie z opłaty powoduje konieczność dotowania utrzymywania obiektów. Nie zawsze można to robić, bo wkraczamy w sferę pomocy publicznej itd. Unijna dyrektywa 34 daje pewne możliwości związane z infrastrukturą usługową.

Trzeba powiedzieć, że nie są to opłaty obligatoryjne. Jest to kwestia umowy między zarządcą infrastruktury usługowej a przewoźnikiem kolejowym. Natomiast niezastosowanie mechanizmu finansowania przez PKP S.A. za udostępnianą infrastrukturę prowadzi do pewnych patologii polegających na tym, że standard utrzymania jest bardzo niski albo obiekt lub jego część nie funkcjonują.

Ten rok jest pierwszym od wprowadzenia cenników i opłat. Myślę, że to będzie test i pewne doświadczenie.

Część linii jest już wyremontowane. Generalnie pasażerowie wracają na kolej i to jest raczej coś, co jest oczywiste i niepodważalne. Na marginesie, było to przedmiotem dosyć żarliwej dyskusji.

Nie wiem, czy opłaty z tytułu korzystania z infrastruktury kolejowej są i będą najistotniejszymi czynnikami, które przez prowadzoną modernizację będą wpływały na załamanie wznoszącego trendu liczby pasażerów. Pewnie użycie określenia „załamanie" jest na wyrost, bo właściwym określeniem byłoby „obniżenie dynamiki", a to będzie trwałe. Składa się na to wiele przyczyn. Chodzi nie tylko o inwestycje, które trzeba przeprowadzić. Na pewno w tym czasie nie będzie to wpływało pozytywnie na wzrost liczby pasażerów na kolei. To jest oczywiste, skoro mamy zamknięcia torowe. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Zgłaszał się pan poseł Weber. Bardzo proszę, a za chwilę pan prezes.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, czy są przedstawiciele PKP S.A.?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Nie. Nie ma.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Chciałem pochwalić.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie pośle, można pochwalić.

Poseł Rafał Weber (PiS):

W takim razie wyrażę pozytywną opinię i przekażę na ręce ministerstwa. Opinia nie tyle związana jest z kontrolą, co z programem modernizacji dworców kolejowych. Blisko 200 dworców zostanie zmodernizowanych o wartości ponad 1 mld złotych.

Czy w ramach modernizacji na dworcach, w których nie funkcjonują kasy biletowe, bo zostały zamknięte, planowana jest instalacja biletomatów? Obecnie pasażerowie mogą kupić bilet przez internet lub biegają za konduktorem. Biletomat jest prosty w obsłu-

dze. Skoro można obsłużyć urządzenie i kupić bilet na komunikację miejską, to uważam, że można kupić bilet w takich miejscach jak biletomat na dworcu kolejowym. Czy w ramach modernizacji dworców planowane są instalacje biletomatów?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pan prezes.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Radosław Pacewicz:

Dziękuję. Panie przewodniczący, chciałbym się odnieść do tego, bo niejako zostaliśmy wywołani do tablicy. Faktycznie, nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym wprowadziła możliwość pobierania opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej. Jesteśmy zwolennikami wprowadzenia takiej opłaty, bo np. oczekujemy dostosowania dworców dla osób z niepełnosprawnościami, a bez opłat i pokrywania kosztów utrzymania dworców pewne rzeczy będą niemożliwe. Chcielibyśmy, żeby kolej faktycznie wjechała w XXI wiek.

Obecnie trwają negocjacje między PKP S.A. a przewoźnikami w sprawie opłat. Opłaty będą ponosili przewoźnicy, a nie pasażerowie, chociaż zapewne opłata w pewien sposób zostanie przerzucona na pasażera.

Mogę powiedzieć, że uwagi, które otrzymaliśmy do dzisiaj są raczej krytyczne. Jako urząd analizujemy sposób, w jaki koszty są rozdystrybuowane przez PKP. Nie chcielibyśmy, aby doszło do takiej sytuacji, w której dworzec o podobnym standardzie w jednej części kraju kosztuje 1 zł, a w drugiej części kraju kosztuje 7 zł, szczególnie np. w części wschodniej, która mogłaby być bardziej obciążona. Prace nad tym wszystkim trwają. Myślę, że ten proces zakończy się do końca wakacji i wtedy będziemy mogli powiedzieć coś więcej.

Chciałem się jeszcze odnieść ad vocem w sprawie biletomatów. Jest pewien problem z biletomatami. Nie ma do nich kolejek. Wystarczy pójść na dworzec Warszawa Zachodnia lub Centralna, gdzie nie ma kolejek do biletomatów. Dlaczego nie ma kolejek? Dlatego, bo nie ma pełnej oferty handlowej dostępnej w biletomacie. Jeżeli chcemy kupić prosty bilet jest to możliwe. Natomiast jeżeli jest to coś bardziej skomplikowanego, bo np. chcemy skorzystać z nietypowej ulgi, to wtedy pojawiają się problemy. Na bieżąco współpracujemy z PKP w tym zakresie i dopingujemy do jak najszybszego wprowadzenia pełnej oferty handlowej w tym kanale sprzedaży, co na pewno zwiększyłoby jego popularność. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, pan poseł Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

W 2010 r. była przymiarka do wprowadzenia opłat. Wtedy mówiono o kwocie 135 mln zł. Jaka jest obecnie oczekiwana roczna kwota z tytułu wprowadzenia opłat? Jak wpłynie to na konkurencyjność przewoźników? Rynek się otwiera i chodzi o to, aby opłaty nie zachwiały płynnością.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie dyrektorze, bardzo proszę o odpowiedź.

Dyrektor departamentu MI Tomasz Buczyński:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, biletomat to kwestia bardziej przewoźnika niż zarządcy dworca. Oczywiście czym więcej takiej infrastruktury, tym lepiej. Przewoźnicy ważą gdzie ulokować biletomat. Widzimy pewne problemy, zwłaszcza tam, gdzie są długie kolejki do kas. To jest również kwestia rozwoju systemów sprzedażowych i oferty. Problem jest zauważony.

Niezwykle istotną jest kwestia wspólnego biletu i rozwoju systemów informatycznych związanych z tym obszarem. Jest to istotne dla poprawy sytuacji. Uważamy, że rozwój systemu w dużej mierze wyeliminuje lub znacznie ograniczy problem kasowy.

Polskie społeczeństwo jest liderem, jeśli chodzi o wykorzystanie płatności mobilnych – płatności elektronicznych w życiu codziennym, co jest pewnym fenomenem. Społeczeństwa innych krajów europejskich są bardziej konserwatywne, jeśli chodzi o wykonywa-

nie płatności. W tym widzimy pewną szansę. Niemniej konieczny jest rozwój systemów informatycznych, który nie był właściwy na przestrzeni lat.

Prace rozwojowe zostały podjęte, ale trzeba zrozumieć spółki Grupy PKP, które finansują prace i cały projekt ze środków własnych, co powoduje, że projekt jest relatywnie tani w stosunku do pewnych kwot, które były przedmiotem szerokiego dyskursu publicznego. Dodatkowo, w moim przekonaniu, zewnętrzny system funkcjonowałby poza Grupą PKP S.A. Prawdopodobnie musiałby być sfinansowany ze środków publicznych i jego utrzymanie również byłoby finansowane ze środków publicznych (pozostawałby poza sferą zarządczą Skarbu Państwa). Nie wydaje się, aby było to najlepsze rozwiązanie, a taki był prowadzony dyskurs publiczny.

Kwestia biletomatów jest elementem uzupełniającym w stosunku do zakupu biletów przez internet. Kasy to obszar, który częściowo będzie wypierany przez płatności elektroniczne. Taki jest trend.

Biletomat jest tańszy niż utrzymanie kasy. To jest oczywiste. Niemniej jak powiedziałem, pewne problemy związane z ich funkcjonowaniem i liczbą zostały zauważone.

Szczegółowej odpowiedzi udzielimy na piśmie, gdyż wymaga to konsultacji ze spółką PKP Intercity. Mamy pewne dane, ale nie czuję się w tej chwili upoważniony do ich przekazania z uwagi na tajemnice przedsiębiorstwa. Postaramy się odpowiedzieć na piśmie.

Padło pytanie o kwotę z opłat w przypadku zawarcia umów na wykorzystanie infrastruktury usługowej, w tym wypadku dworców. Spółki zarządzające obiektami dążą do maksymalizacji tych kwot. To jest oczywiste. Pan prezes Pacewicz słusznie zauważył, że warto poczekać na dokończenie analiz i prac, które trwają. Oczywiście kwota musi być wyważona i nie może ceną paraliżować transportu kolejowego. Wydaje się, że na pierwszy rzut oka taki problem, jeśliby zaistniał, w tej chwili jest mocno przejaskrawiony.

Opłaty to także kwestia wyjścia naprzeciw przewoźnikom, którzy muszą się na nie zgodzić. Po drugie, to kwestia regulatora, który dosyć szczegółowo analizuje kwestię opłat. Pan prezes powiedział, że analizy trwają. Opłaty są wprowadzane i myślę, że warto poczekać na dokończenie analiz.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję panie dyrektorze. Czy panowie z NIK chcieliby dodać coś do tego, o czym mówili? Nie. Nie było pytań do państwa prezentacji i nie było również uwag.

Pan poseł Suchoń się zgłasza. Bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panowie prezesi, Wysoka Komisjo, mam tylko jedno pytanie. Być może teraz nie będzie możliwości udzielenia odpowiedzi. Jaki jest procent komercjalizacji powierzchni dworców w podziale na województwa? Myślę, że panowie nie mają przy sobie takich danych. Proszę o udzielenie odpowiedzi w formie pisemnej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panie pośle. Jeśli pan poseł tak sobie życzy, tak pewnie będzie. Tak? Tak. Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, w takim razie wypada mi podziękować panu prezesowi, panu dyrektorowi, pracownikom Delegatury NIK w Rzeszowie, jak również panu dyrektorowi Buczyńskiemu i panu prezesowi za obecność.

Materiał jest ciekawy i ważny. Będziemy obserwować. Przed nami dużo spostrzeżeń i wszystkim nam zależy, aby polska kolej została odbudowana, połączeń było jak najwięcej, a dworce były jak najładniejsze. Dziękuję bardzo. Do zobaczenia o godzinie 15.00. Proszę państwa, nie będzie posiedzenia Komisji o godz. 17.00.